

Le transport maritime, voie royale du commerce mondial ?

Regards croisés modérés par **Christine Gruet** – Professeure d'économie-gestion, Académie de Versailles, et **Hugues Le Guevel** – professeur d'histoire-géographie, Académie de Nantes.

Le transport maritime est un formidable facilitateur des échanges commerciaux qui participe activement à la mondialisation. Avec la création du conteneur normé et du porte-conteneurs, le transport maritime représente 80% des échanges mondiaux. Fort de cette réalité, ce transport gardera-t-il sa place de leader dans les échanges mondiaux ?

Claus Ellemann-Jensen, Président-directeur général de Maerks France SAS, et **Philippe Tibi**, professeur à l'Ecole polytechnique ont proposé plusieurs axes de réflexion :

Le transport maritime est face à de nombreuses évolutions malgré sa place de leader incontesté dans les transports internationaux. Secteur ancien et au carrefour de multiples innovations, la course entre compagnies est lancée : taille des navires, risque de concentration, acteurs nouveaux (Chine), etc. Trois grands chocs externes sont à relever :

Le choc environnemental : Si le nombre de navires sur les océans augmente peu, le recyclage des navires demeure un challenge pour les compagnies maritimes. L'image de pollution associée pourrait conduire à l'imposition pour les acteurs du secteur de normes environnementales communes, en particulier en matière de décarbonisation. Pour l'heure, les compagnies travaillent sur la diminution des pertes de nourriture transportée conduisant à développer des technologies nouvelles, comme ralentir le mûrissement d'un fruit. La dangerosité des marchandises transportées doit également contribuer à faire évoluer les réglementations entre pays et devient un enjeu de sécurité maritime. Les marchandises dangereuses au contact de l'eau sont une menace environnementale et doivent faire l'objet d'une identification sûre pour toute assistance ou traitement des épaves.

Une route maritime concentrée : Face à une demande toujours plus forte concernant les délais et une recherche accrue d'économies d'échelle, la taille des porte-conteneurs ne cesse de croître. Maersk grand armateur danois de porte-conteneurs opère ainsi partout dans le monde et participe à la concentration du secteur. Les cinq plus grosses entreprises du secteur contrôlent 60% du marché mondial et cherchent à maîtriser les prix proposés aux entreprises clientes. Certaines lignes maritimes se

renchérissent. La Chine réfléchit ainsi à des alternatives à travers la route de la soie. Pour que le modèle perdure, les temps de manipulation portuaire doivent être les plus courts possibles afin de rester compétitif. Si l'automatisation mécanique y est très forte, les infrastructures portuaires doivent se moderniser. Elles sont des portes ouvertes à un développement dynamique des échanges. Constatons que la Chine a su mieux l'exploiter que l'Inde, qui n'a pas su construire les infrastructures portuaires suffisantes.

Le choc du numérique : La digitalisation est une préoccupation majeure des compagnies maritimes. Tout transport de marchandise est associé à un flux documentaire, composé de nombreux documents douaniers, bancaires, etc. Digitaliser le flux documentaire permettrait de raccourcir les délais d'acheminement des marchandises. Un travail collectif par les acteurs du secteur est nécessaire afin de créer une plateforme mondiale, partagée par le plus grand nombre d'entreprises clientes. C'est un véritable facteur de gain de coûts et de délais. Les cyberattaques ne doivent pas être oubliées. Les routes maritimes sont une vraie infrastructure mondiale qui nécessite une cyber-sécurité accrue, afin d'éviter toute paralysie des échanges et/ ou de pays ciblés. Les cyberattaques massives font ainsi partie de la guerre économique. De plus, de nouveaux acteurs possédant la data émergent. Amazon ou Alibaba pourraient ainsi transformer les compagnies maritimes en simples sous-traitants. Le e-commerce est donc un gisement de valeur à capter pour toute compagnie maritime actuelle qui cherche à se réinventer.

La maîtrise complète de la chaîne du transport maritime devient un enjeu stratégique majeur. Elle nécessite de travailler avec les Etats dans un contexte géopolitique toujours plus tendu s'agissant des problèmes de souveraineté.

Pistes de réflexion :

- La sécurité maritime ouvre la voie à l'innovation technologique pour une meilleure traçabilité des conteneurs. Quelle réglementation associée à un statut juridique du conteneur perdu pourrait- émerger au niveau mondial ? Comment clarifier la chaîne des responsabilités en cas d'avarie ?
- Le chargement des navires est-il suffisamment contrôlé compte tenu des délais très courts de manipulation portuaire pour assurer une sécurité optimale des navires et des océans ?



- Le gigantisme des porte-conteneurs a-t-il atteint ses limites en termes de sécurité maritime ?
- La visibilité en transit, la gestion des taux de fret et des documents de transport sont autant de services que toute entreprise cliente d'un transitaire recherche. Le partage des informations à travers la chaîne d'approvisionnement ne serait-il pas le défi digital à relever afin de résister à tout nouveau entrant en provenance du e-commerce ?